VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury (nr 25)**

■ **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 46)**

z dnia 8 czerwca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 25)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 46)

8 czerwca 2016 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posłów **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, oraz **Andrzeja Maciejewskiego (Kukiz15),** przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, rozpatrzyły:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat sytuacji transportu publicznego – kompetencje jednostek samorządu terytorialnego i państwa w tym zakresie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Marek Michalski** członek zarządu PKP S.A., **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wraz ze współpracownikami, **Michał Mróz** starosta tucholski oraz **Dorota Miładowska** asystentka przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Jasieńska, Jolanta Misiak, Dariusz Myrcha, Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Na podstawie listy obecności stwierdzam, że mamy wymagane kworum. Witam panie posłanki i panów posłów, witam zaproszonych gości z ministrem infrastruktury i budownictwa, podsekretarzem stanu panem Jerzym Szmitem na czele. Witam także przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli.

Rozpoczynamy z małym opóźnieniem, za które przepraszam, ale punkt dotyczący zakresu Komisji Infrastruktury był w tym czasie procedowany na sali plenarnej, więc musiałem uczestniczyć w końcowej części tego punktu posiedzenia plenarnego. Stąd piętnastominutowe opóźnienie, za co przepraszam raz jeszcze.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat sytuacji transportu publicznego, kompetencji jednostek samorządu terytorialnego i państwa w tym zakresie. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że przyjęliśmy porządek dzienny. Nie słyszę sprzeciwu. Porządek został przyjęty.

Temat dzisiejszego posiedzenia był zgłaszany zarówno przez Komisję Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej jako ważki, jak również Komisja Infrastruktury ma go w swoim planie pracy, stąd wspólne posiedzenie Komisji przy dzisiejszej informacji ministra. Myślę, że problem jest społecznie bardzo ważny i konieczny do wyjaśnienia. Chcemy, aby przekazano nam informację na temat, jakie zamiary i plany w zakresie rozwiązania tych problemów ma Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Otrzymali-

ście państwo posłowie informację pisemną ministra infrastruktury i budownictwa przed posiedzeniem Komisji. W tej chwili poproszę o zabranie głosu pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę możliwość spotkania i rozmowy dzisiaj na temat transportu publicznego. Rzeczywiście sytuacja wymaga debaty i dużego zaangażowania od nas.

Otrzymaliście państwo informację, którą przekazaliśmy Komisjom. Tytułem uzupełnienia, w tej chwili trwają prace nad przygotowaniem nowej ustawy organizującej transport zbiorowy w Polsce. Jednocześnie do laski marszałkowskiej wpłynął projekt poselski. Wiemy też, że jest przygotowywany, a w zasadzie już chyba wpłynął do Senatu projekt senatorski. Myślę więc, że będziemy się bardzo szczegółowo zajmować tymi problemami w najbliższym czasie. Będziemy dyskutowali już o konkretnych rozwiązaniach, które zostały zaproponowane w obu projektach.

Chcę odnieść się jeszcze do raportu Najwyższej Izby Kontroli, która analizowała funkcjonowanie transportu. Następnie dyskusja będzie ważnym elementem tego posiedzenia, o ile oczywiście pan przewodniczący taką decyzję podejmie. Najwyższa Izba Kontroli w swoim raporcie zwróciła uwagę na trzy zasadnicze problemy. Pierwszy to niedostateczne przygotowanie organizatorów publicznego transportu drogowego do pełnego obowiązywania przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Z uwagi na obowiązki nałożone przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym na organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie organizacji transportu publicznego na swoim obszarze jednostki samorządu sygnalizują konieczność przedłużenia vacatio legis dla części z tych przepisów ustawy, np. do 31 grudnia 2018 r. Wydaje się, że jesteśmy na takim etapie, że rzeczywiście ta decyzja będzie potrzebna. Jednak, jak powiedziałem, jesteśmy przed merytoryczną dyskusją nad projektami ustaw, które ten problem będą musiały rozwiązać. Musimy pamiętać o tym, że ustawa powinna wejść w życie. Vacatio legis i tak było odległe, bodaj trzyletnie, więc był czas na przygotowanie nowych rozwiązań. Biorąc jednak pod uwagę skalę zjawiska i to, że maksymalny okres wprowadzenia w życie zgodnie z prawem unijnym jest do 2020 r., formalnie nie ma więc przeszkód, żeby vacatio legis przedłużyć.

Kolejnym problemem, który na pewno musimy rozwiązać w czasie prac legislacyjnych, są sprawy, które mogą się pojawić przy rekompensatach dla przewoźników sprzedających bilety ulgowe. Zgodnie z obowiązującym jeszcze prawem, z tym że zawieszonym z uwagi na vacatio legis, jakie obowiązuje w tym zakresie, rekompensaty za sprzedaż biletów ulgowych mają dotyczyć tylko tych przewoźników, którzy będą wyłonieni w drodze przetargu. To rzeczywiście bardzo znacząca różnica w stosunku do obecnego stanu prawnego, zgodnie z którym każdy przewoźnik, który realizuje przewozy i sprzedaje bilety ulgowe, może się ubiegać o rekompensatę, zgodnie z umową zawartą z operatorem, czyli konkretnie z samorządem któregoś szczebla, w zależności od tego, który samorząd odpowiada za organizację danego przewozu. Wydaje się, że ten postulat będziemy popierać, aby wprowadzić takie mechanizmy, żeby nie stworzyć groźby monopolizacji rynku, bo jednak w przypadku rozstrzygania przetargów te firmy, które będą w nim wybrane, będą mieć naturalną przewagę nad innymi firmami. W ciągu naprawdę krótkiego czasu może to doprowadzić do dominacji na lokalnych rynkach pewnych przewoźników i do niemożności wejścia na rynek innych, bo rekompensaty za bilety ulgowe są istotną częścią budżetu przewoźników. Z przewozów autobusowych korzysta młodzież i osoby starsze, którzy mają prawo do przejazdów ulgowych. Rekompensata jest więc istotnym czynnikiem wpływającym na konkurencyjność firm uczestniczących w przewożeniu osób.

Mówię w tej chwili o głównych problemach, wśród nich jest brak w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zapisów umożliwiających przyznanie operatorowi publicznego transportu zbiorowego na określonych liniach komunikacyjnych prawa wyłącznego do ich obsługi. Myślę, że w tym zakresie będzie także gorąca dyskusja, bo zderzą się

różne racje. Czy zapewnienie stabilizacji przewozów nie odbędzie się kosztem konkurencyjności, gdy jedna forma dostanie wyłączność na obsługę danej linii. Eliminuje to tak naprawdę czynnik konkurencji, co oczywiście w bliższej lub dalszej przyszłości może spowodować wzrost kosztów biletów na przejazdy, co uderzy w klientów korzystających z transportu zbiorowego. Takich rozwiązań nie chcemy wprowadzać w życie. Będziemy jednak ważyć różne racje, bo są pewne racje za takim rozwiązaniem jak wprowadzenie wyłączności. Jesteśmy przed dyskusją i na tym etapie nie będę odnosił się do argumentów. Będziemy zobowiązani do przedstawienia stanowiska rządu w stosunku do obu projektów – poselskiego i senackiego – i wówczas takie stanowisko Wysokim Komisjom przedstawimy.

Szanowni państwo, na sali są przedstawiciele Polskich Kolei Państwowych. Ja mówiłem przede wszystkim o transporcie autobusowym, więc jeśli jest potrzeba uzupełnienia, to prosiłbym pana Marka Michalskiego, członka zarządu PKP, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, o informację na temat przewozów kolejowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Chcielibyśmy zatem rozwinąć w tej chwili informację dla pań i panów posłów. Proszę o zabranie głosu wskazaną przez pana ministra osobę, czyli panią Aldonę Wieczorek z Departamentu Transportu Drogowego, bo takiego mówcę również państwo zgłosili. Nie ma pani dyrektor?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

W takim razie prosiłbym pana Marka Michalskiego, a ja się dowiem, co się dzieje z panią dyrektor.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dobrze. W czasie, gdy pan minister będzie się dowiadywać, prosimy pana Marka Michalskiego, członka zarządu PKP.

Członek zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Marek Michalski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, przygotowałem informację odnośnie współpracy PKP SA, które reprezentuję, z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie zarządzania nieruchomościami. Mogę podkreślić, że ta współpraca przebiega w sześciu obszarach. Pierwszym obszarem jest przekazywanie nieodpłatne nieruchomości, w szczególności gruntów wraz z liniami kolejowymi, na których realizowane będą lokalne przewozy pasażerskie. Należy zaznaczyć, że ich przejęcie pozwoli samorządom na zgodne z oczekiwaniami obywateli usprawnienie w dziedzinie transportu. To są takie linie jak np. linia, która nie jest już używana przez PKP SA i PKP PLK, natomiast może służyć jako linia transportu w czasie wakacji, może służyć poprawie komunikacji do regionów, w których odbywa się wypoczynek. Jeśli chodzi o grunty po zlikwidowanych liniach kolejowych, są wykorzystane pod budowę dróg lokalnych, ścieżek rowerowych i na inne cele w ramach zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego.

Drugim obszarem jest przekazywanie nieodpłatne dworców kolejowych. Dworce te są w zdecydowanej większości nieczynne. Po przejęciu przez jednostki samorządu terytorialnego dworce te otrzymują nowe funkcje, zwykle funkcje kulturalne, są to także siedziby organów samorządowych, ale też muzea.

Trzecim takim obszarem jest zbycie nieruchomości na rzecz jednostek samorządu terytorialnego w trybie bezprzetargowym. W latach 2012-2015 PKP SA sprzedały w trybie bezprzetargowym jednostkom samorządu terytorialnego lub dokonały zamiany 213 nieruchomości o wartości rynkowej 134 mln zł, właściwie niecałych 135 mln zł.

Czwartym obszarem jest przekazywanie nieodpłatnie niesprzedanych przez PKP SA zasiedlonych lokali mieszkalnych oraz infrastruktury technicznej związanej z budynkami mieszkalnymi. W latach 2012-2015 właściciel, jakim są PKP SA, przekazał na rzecz jednostek samorządu terytorialnego 1005 lokali mieszkalnych.

Piątym obszarem współpracy jest zagospodarowanie we współpracy z jednostkami samorządowymi powierzchni użytkowych zmodernizowanych przez nas ze środków budżetowych lub ze środków unijnych w czynnych dworcach kolejowych. Są to w więk-

szości dworce zmodernizowane w latach 2012-2015. W tym zakresie zostały podpisane z jednostkami samorządu terytorialnego lub ich jednostkami organizacyjnymi umowy na korzystanie przez nie z tych zmodernizowanych powierzchni użytkowych. Są ustalane czynsze najmu, de facto na poziomie kosztów ponoszonych przez PKP SA.

Szóstym obszarem współpracy jest kształtowaniem wspólnej polityki zagospodarowania gruntów. W tym zakresie podejmujemy rozmowy z jednostkami samorządu terytorialnego mające na celu wspólne tworzenie lepszej jakości przestrzeni publicznej, głównie w sąsiedztwie zmodernizowanych dworców. Współpraca ta ma na celu przede wszystkim budowę lepszej komunikacji w ramach obszarów miejskich.

To jest sześć obszarów, w których współpracujemy na bieżąco. Jeśli mają państwo jakieś pytania, jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie wiem, czy to nam przysporzyło wiedzy, panie ministrze, ale zapytam, o wysłuchanie kogo możemy poprosić jeszcze w tej chwili, abyśmy w temacie dzisiejszego posiedzenia uzyskali szerszą wiedzę? Czy rozpoczynamy dyskusję, panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Proponuję, abyśmy rozpoczęli dyskusję. Pani dyrektor pojawi się za chwilę, ale żeby nie tracić czasu, proszę o rozpoczęcie dyskusji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Mogę jeszcze zapytać przedstawicieli NIK, jeśli są wśród nas. Mamy taką korzystną sytuację, bo w ostatnich dniach otrzymaliśmy raport Najwyższej Izby Kontroli poświęcony funkcjonowaniu regionalnego pasażerskiego transportu drogowego. Może zechcieliby państwo w kilku zdaniach odnieść się do swojego materiału, bardzo bym prosił.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, Tomasz Emiljan, dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK. Rzeczywiście, przekazaliśmy niedawno do Komisji nasz raport dotyczący funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego. Pan minister w bardzo profesjonalny, acz syntetyczny sposób przedstawił najważniejsze wnioski płynące z tego raportu. Jesteśmy oczywiście w stanie przedstawić trochę szerzej nasze ustalenia. Jeśli państwo pozwolą, przekażę w tym celu głos wicedyrektorowi w moim departamencie, panu Tadeuszowi Winiarzowi, który nadzorował bezpośrednio tę kontrolę.

Jeśli mógłbym jeszcze w kontekście transportu kolejowego, to chciałbym od razu zapowiedzieć, że od września ruszamy z kontrolą dotyczącą transportu kolejowego pasażerskiego, więc wyniki tej kontroli będą przedstawiane na przełomie roku 2016 i 2017.

A teraz, jeśli państwo pozwolą, przekażę głos panu dyrektorowi Winiarzowi.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tadeusz Winiarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, celem kontroli była ocena wywiązywania się przez samorządy z obowiązku organizatora regionalnego publicznego drogowego transportu zbiorowego, w tym dotyczącego zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów. Ocenie poddano działania samorządów w zakresie planowania zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, organizowania i zarządzania tym transportem, a także organizację urzędów pod względem stopnia zapewnienia właściwego wykonywania zadań objętych kontrolą.

Kontrolą objęto okres od 2013 do końca trzeciego kwartału roku 2015. Przeprowadzono ją w 18 jednostkach samorządowych, 5 urzędach marszałkowskich oraz 13 starostwach powiatowych położonych na terenie 5 województw.

Szanowni państwo, kontrola wykazała, że samorządy na ogół nie były zainteresowane organizacją publicznego transportu drogowego. Niektóre z nich nawet nie wiedziały, że są organizatorami takiego transportu i ciążą na nich obowiązki określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Do lipca 2015 r. połowa kontrolowanych samorządów nie badała, nie analizowała potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, ograniczając się w zasadzie wyłącznie do administrowania tym transportem. Brak rozpoznania w tym zakresie oznaczał, że 9 spośród 13 kontrolowanych powiatów

nie miało wiedzy, w jakim stopniu funkcjonujący dotychczas przewoźnicy komercyjni zaspokajali istniejące potrzeby przewozowe.

Za niedostateczny uznaliśmy nadzór samorządów nad przewoźnikami w zakresie wykonywania przez nich drogowych przewozów regularnych. Samorządy ograniczały się do wydawania zezwoleń. Dokonywania zmian zezwoleń, a także ewentualnie do kontroli przedsiębiorców w zakresie spełniania wymogów będących podstawą do wydawania zezwolenia. Kontrole te jednak – w ocenie NIK – były często prowadzone nierzetelnie, a nieprawidłowości stwierdzono w 7 z 18 skontrolowanych samorządów, przy czym 4 starostwa w ogóle ich nie przeprowadzały.

Ponad połowa skontrolowanych samorządów nie zapewniła dotychczas odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Dotyczyło to zwłaszcza obowiązku zapewnienia systemu informacji dla pasażerów. 9 skontrolowanych samorządów uchwaliło wprawdzie plany transportowe, a 4 były w trakcie ich opracowywania, jednak jak dotychczas żaden samorząd nie zawarł umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Samorządy chcą je zawrzeć dopiero od 1 stycznia 2017 r., gdy mają przestać obowiązywać dotychczasowe przepisy o finansowaniu ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. Ta postawa samorządów – w ocenie NIK – wynika z braku możliwości skutecznego oddziaływania przez nie na rynek publicznego drogowego transportu zbiorowego. Podstawową barierą, w naszej ocenie, jest brak środków finansowych w samorządach na finansowanie rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przez operatora.

Kolejną barierą zidentyfikowaną w kontroli są sprzeczne rozwiązania prawne zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i rozporządzeniu Unii Europejskiej nr 1370/2007. W art. 20 ustawy napisano, że operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, co jest rozwiązaniem odmiennym od przyjętego w art. 3 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia, które przewiduje, że w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, wybranemu podmiotowi może być przyznane wyłączne prawo lub rekompensata. W efekcie powyższego wszystkie kontrolowane samorządy, kierując się przepisami art. 20, nie przewidują przyznawania prawa wyłącznego i chcąc uniknąć wypłacania operatorom rekompensat, zdecydowały się na wybór operatora w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Tym samym operatorom, poza rekompensatą za honorowanie uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów finansowaną z budżetu państwa, nie będą przysługiwały inne rekompensaty, a więc będą oni ponosić pełne ryzyko finansowe związane z realizacją umowy na wykonywanie usług.

W praktyce następuje więc odejście od zasad konkurencji regulowanej w publicznym transporcie zbiorowym. Ma to miejsce, pomimo że wprowadzenie zasad konkurencji regulowanej było główną ideą uchwalenia rozporządzenia Unii Europejskiej, o którym wspomniałem, i miało pozwolić, aby usługi te miały bardziej masowy charakter, były bezpieczniejsze i odróżniały się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych. W szczególności problem dotyczy tych odcinków, na których ruch pasażerski jest niewielki i nie zapewni rentowności w przypadku świadczenia usług przez więcej niż jednego przewoźnika. W naszej ocenie należy się spodziewać braku zainteresowania przewoźników świadczeniem usług na takich trasach.

W związku z tym zaproponowaliśmy wniosek de lege ferenda o podjęcie działań w celu wprowadzenia zmian w art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku których organizator zostanie uprawniony do przyznawania prawa wyłącznego w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług.

Szanowni państwo, w naszej ocenie niedostateczny był nadzór sprawowany przez samorządy nad wykonywaniem przez przewoźników drogowych przewozów regularnych. Stwierdzone nieprawidłowości w tym zakresie dotyczyły niewykonywania niektórych zadań, wykonywania ich niezgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi, a także nienakładania kar pieniężnych za naruszenia obowiązków i warunków przewozu drogowego. Tylko 3 z 13 powiatów przeprowadzały kontrole przewoźników w zakresie zgodności wykonywania przez nich drogowych przewozów regularnych z obowiązują-

cymi zasadami określonymi w ustawie o transporcie drogowym oraz warunkami udzielonego zezwolenia.

Zleciliśmy taką kontrolę Głównej Inspekcji Transportu Drogowego. Kontrole dotyczyły spełniania wymaganych warunków technicznych i wyposażeniowych przez środki transportu, którymi wykonywany jest przewóz osób, właściwego oznakowania autobusów, posiadania przez kierowców dokumentów wymaganych podczas przewozu, a także zgodności wykonywania przewozów z obowiązującym rozkładem jazdy, przestrzegania przez kierowców norm czasu pracy i odpoczynku oraz posiadania wymaganych kwalifikacji do wykonywania zawodu kierowcy w transporcie drogowym osób. Wojewódzkie inspekcje przeprowadziły łącznie 492 kontrole pojazdów przedsiębiorców wykonujących przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarach działania samorządów objętych kontrolą NIK. W ich wyniku zatrzymano 49 dowodów rejestracyjnych ze względu na zły stan techniczny pojazdu, z czego wynika, że co dziesiąty pojazd był w stanie technicznym niepozwalającym na świadczenie usług. Zakazano używania 11 pojazdów z powodu ich stanu zagrażającego bezpieczeństwu, stwierdzono 27 naruszeń warunków zezwolenia, wszczęto 1 postanowienie wobec kierowcy i udzielono kierowcom 8 pouczeń.

Chociaż marszałkowie i starostowie w niedostateczny sposób sprawowali nadzór nad wykonywaniem drogowych przewozów zbiorowych przez przewoźników, to nie wykorzystywali uprawnień określonych w art. 86 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym pozwalających im powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne organowi administracji publicznej lub innemu organowi państwowemu. Żaden z nich nie zawarł takiego porozumienia, a współpraca taka – w naszej ocenie – jest konieczna. Biorąc to pod uwagę, skierowaliśmy wniosek do ministra infrastruktury i budownictwa oraz ministra spraw wewnętrznych i administracji o spowodowanie, by podległe im organy, tj. Inspekcja Transportu Drogowego i Policja, wystąpiły do poszczególnych samorządów z inicjatywą zawarcia porozumienia o współpracy oraz każdorazowo informowały właściwego organizatora o stwierdzonych przez nie przypadkach naruszenia przez przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz warunków wykonywania przewozu określonych w zezwoleniu.

Pomimo upływu ponad czterech lat od wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, 4 spośród 5 skontrolowanych marszałków i 6 spośród 13 starostów, jako organizatorzy wojewódzkich i powiatowych przewozów, nie zapewnili odpowiednich warunków funkcjonowania tego transportu, zwłaszcza w zakresie określonym w art. 15 dotyczącym systemu informacji dla pasażera. Na stronach internetowych tych urzędów nie zamieszczono danych o przebiegu linii komunikacyjnych, o rozkładach jazdy na tych liniach oraz informacji o przewoźnikach, którzy świadczyli usługi z zakresu pasażerskiego transportu drogowego.

Biorąc pod uwagę fakt, że oględziny przeprowadzone przez naszych kontrolerów wykazały, że na większości przystanków brakowało rozkładów jazdy, stwierdzić należy, iż system informacji nie działa właściwie. Podkreślić jednak należy, że w 3 powiatach nie stwierdzono w tym względzie nieprawidłowości, więc oznacza to, iż jednak możliwe jest prawidłowe wykonanie nałożonych na samorządy zadań w tym zakresie.

Na koniec chciałbym jeszcze powiedzieć, że ustaliliśmy, iż marszałkowie realizują nałożone na nich ustawowe obowiązki sprawozdawcze i przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje zbiorcze dotyczące publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego na obszarze objętym ich właściwością. Każdy marszałek informację przygotowuje na podstawie informacji otrzymanych od organizatorów funkcjonujących w jego województwie. Niestety, jak wynika z naszych ustaleń, nie wszyscy organizatorzy przekazują marszałkowi informacje w tym zakresie. W kontrolowanych urzędach marszałkowskich wystąpiły nawet przypadki, że liczba informacji, które wpłynęły od organizatorów, nie przekraczała 10%. Informacja zbiorcza jest więc zbiorcza tylko z nazwy, a obejmuje dane tylko od kilku czy kilkunastu procent organizatorów. W naszej ocenie, tego typu informacja nie gwarantuje sformułowania na jej podstawie trafnych wniosków i podejmowania właściwych działań. Stąd nasz trzeci wniosek do ministra infrastruktury i budownictwa o wyposażenie marszałków w instrumenty

pozwalające egzekwować od organizatorów informacje dotyczące tego transportu bądź w przypadku uznania, że gromadzenie takich danych przez ministra jest zbędne, podjęcie działań mających na celu zniesienie wypełniania tych obowiązków informacyjnych przez marszałków i organizatorów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Z racji tego, że było trzech mówców, mam gorącą prośbę, aby państwo posłowie zadający pytania wskazywali od razu osobę, do której dane pytanie jest skierowane. Proszę bardzo. Oczywiście strona społeczna ma prawo także brać udział w dyskusji. Proszę, Związek Powiatów Polskich.

Zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Dzień dobry państwu. Związek Powiatów Polskich. Tak na dobrą sprawę spotykamy się tutaj, dyskutując o publicznym transporcie zbiorowym, w sytuacji gdy musimy podjąć dość jasną decyzję co do przyszłości tego systemu. Realia są następujące: jeżeli chcemy zapewnić właściwy transport publiczny na obszarach, które obecnie są wykluczone, to w tym celu potrzebne są pieniądze. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym żadnych dodatkowych pieniędzy dla jednostek samorządu terytorialnego nie przewidziała, w związku z czym nie dziwią mnie ustalenia Najwyższej Izby Kontroli co do ograniczonej chęci budowania tego typu systemu i partycypowania w jego nieokreślonych de facto kosztach w sytuacji, gdy nie za bardzo jest skąd na te koszty znaleźć środki, zwłaszcza w samorządach powiatowych.

Stoimy w tej chwili przed podjęciem jednej z trzech decyzji – albo mówimy, że dopuszczamy, że w naszym kraju będą istniały obszary, które są wykluczone komunikacyjnie, bo nie stać nas na zapewnienie tam transportu publicznego, albo zostaje skierowany określony strumień finansowy do jednostek samorządu lokalnego i dzięki temu jest możliwość stworzenia takiego systemu, albo jest wprowadzone prawo wyłączne i dzięki temu jest podjęta próba zbilansowania całego systemu dzięki dochodom z tych linii, które są dochodowe, co pozwoli na pokrycie funkcjonowania linii deficytowych. Zdaję sobie sprawę z tego, że to ostatnie rozwiązanie nie jest zbyt dobrze przyjmowane przez przewoźników prywatnych, ale jest to kwestia pewnego wyboru aksjologicznego.

Na dobrą sprawę jest to clou problemu, jeżeli mówimy o publicznym transporcie zbiorowym. Jest oczywiście bardzo wiele szczegółowych problemów, ale one są niejako pochodną tego pierwszego. Dlatego, szanując państwa czas, powiem tylko o jednej kwestii. To, czego na pewno jeszcze brakuje, a co utrudnia stworzenie spójnego systemu publicznego transportu lokalnego, to mechanizmy koordynacji między poziomem gmin a poziomem powiatu. Jeżeli spojrzymy w sposób bardzo literalny, to w skrajnym przypadku przejechanie z jednej gminy do gminy sąsiadującej polegałoby na tym, że najpierw wsiadam w pojazd dostarczony przez organizatora, czyli gminę nr 1, który dostarczy mnie do centrum przesiadkowego w danej gminie, następnie powiat, jako organizator publicznego transportu, przewiezie mnie do centrum przesiadkowego w gminie nr 2, a tam z kolei gmina, jako organizator publicznego transportu na swoim terenie, dostarczy mnie do miejsca docelowego. Taki system nie ma szansy funkcjonowania, dlatego też potrzebne są również mechanizmy koordynujące cały system transportu lokalnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu pana Wiesława Szczerbaciuka, prezesa zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nasza organizacja prowadzi cały czas monitoring wdrażania tej ustawy. Minęło 5 lat od daty wejścia w życie i kilka razy, ostatni w grudniu 2014 r., obie komisje się tym zajmowały i zawsze twierdziły, że jest czas. Teraz trzeba podjąć decyzję, jak ten transport ma wyglądać. W zasadzie warunki formalne jednostki samorządy zaczęły spełniać w czwartym kwartale 2015 r. i w pierwszym kwartale 2016 r. Plany zrobiły wszystkie województwa i 100 samorządów teryto-

rialnych, z tego 76, które miały obowiązek, na liczbę 127, czyli dużo. Rozpoczęto procedurę unijną dotyczącą informowania o zamiarze. Do dzisiaj na stronach internetowych uczyniło to 547 jednostek – 14 województw, 227 powiatów i 306 gmin.

Przedmówcy już mówili, że największym problemem dla przewoźników i naszym zdaniem powodującym, że system opisany w ustawie nie zafunkcjonuje, mimo że zostaną przeprowadzone przetargi i podpisane umowy, jest to, że – jak podała także NIK – ¾ jednostek, w tym wszystkie województwa zamierzają udzielić koncesji. Zakładają, że pieniądze pasażera wystarczą. Tymczasem pieniądze pasażera nie wystarczają ani w komunikacji miejskiej, ani w kolejowej. Średni wynik w branży za ostatnich kilka lat to minus 6-7%, to straty. Firmy ponoszą straty.

Trzeba sobie zdawać sprawę, że transportem publicznym zajmuje się ok. 2200-2500 firm, które posiadają ok. 30 000 pojazdów. Sprawozdawczość GUS dotyczy dwustu dwudziestu paru firm. Dane z GUS mamy zatem od ok. 220 przewoźników, reszta to badania, np. my świadczymy usługi dla ponad 200 samorządów i możemy na podstawie kilkuset przewoźników ocenić sytuację. Rynek jednak reaguje prawidłowo. Co się dzieje? Liczba linii komunikacyjnych gwałtownie spada, liczba kursów, połączeń na danych liniach spada jeszcze szybciej. Przebieg pojazdów spada zdecydowanie. Tak czy owak bez pieniędzy publicznych, jak to jest na kolei i w komunikacji miejskiej, bardzo trudno będzie ten transport prowadzić.

Jednym z największych problemów, z jakim się spotykamy przy wykonywaniu wszystkich czynności określonych w ustawie, jest całkowita niechęć urzędów marszałkowskich do organizacji komunikacji, czyli tzw. przewozów wojewódzkich, według definicji, według zezwoleń. W tej chwili ponad 60% zezwoleń jest wydanych przez urzędy marszałkowskie, a te chcą realizować 1-2% przewozów. Powiaty na początku nie chciały, ale według mnie najwięcej zrobiły i najwięcej proponują. Jednak, jak powiedział przedstawiciel Związku Powiatów Polskich, nie ma możliwości przejechania z jednej jednostki samorządu do drugiej. Ustawa jest tak napisana, co podnosiliśmy już parę razy, że wymaga zawarcia porozumienia albo utworzenia związku, czyli czegoś bardzo skomplikowanego. Uważamy, że tak jak w niektórych krajach, jeśli jedna jednostka samorządu ma potrzebę przewozu do innej jednostki, to powinna ona podjąć decyzję, zorganizować, zapłacić i tylko poinformować. Trzeba to uelastycznić.

Następnym problemem, który wywoła olbrzymią awanturę, w świetle obecnej regulacji, jest sprawa przystanków. Zostało to sformalizowane, mają być uchwały. Jest jak jest. Ustawa przewiduje, że przystanek to słupek D-15. W przypadku 50% przystanków, które w tej chwili funkcjonują, słupek jest z jednej strony, a czasem nie ma go z żadnej strony. Zgodnie z ustawą jest to przestępstwo.

Jak to będzie funkcjonowało, to sprawa parlamentu, natomiast przedsiębiorcy z niepokojem patrzą, bo czas się nieuchronnie zbliża do rozpoczęcia, a przedsiębiorcy nie wiedzą, jak mają działać. To jest największy problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję. Smutna puenta. Proszę pana, który się zgłasza.

Starosta tucholski Michał Mróz:

Michał Mróz, starosta tucholski, członek korporacji Związku Powiatów Polskich, w uzupełnieniu głosu przedstawiciela Związku. Szanowni państwo, ta sprawa, o której tutaj mówiliśmy, możliwa jest do zobrazowania, iż nie ma możliwości nawiązania współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, powiatów lub gmin, poprzez fakt, że powiat tucholski, leżący na granicy województw kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, i nieodległe nam Chojnice dzieli 30 km, a żeby móc wykonać przejazd z powiatu tucholskiego do Chojnic, należy udać się do Bydgoszczy, stąd pojechać do Gdańska i z Gdańska wrócić do Chojnic. Zwracamy przede wszystkim uwagę na to, że brak jest prawa wyłącznego do możliwości rekompensowania strat przez linie deficytowe, których utrzymanie jest istotne ze społecznego punktu widzenia. Jeśli ustawa zostanie wykonana przez samorządy z dniem 1 stycznia 2017 r., na tych rozwiązaniach ucierpią niewątpliwie mieszkańcy małych miejscowości. Jako samorządy jesteśmy zdania, że ochrona

konkurencji w transporcie publicznym jest ze szkodą dla mieszkańców. Ustawa nie przewiduje też współpracy powiatów między sobą.

Jest jeszcze jedna rzecz, sprawa możliwości rekompensowania strat dla powiatów średniej wielkości w zakresie konieczności wykonania planu zbiorowego transportu, a więc do 80 000, niesie ze sobą koszt zatrudnienia ok. 4 pracowników, którzy tylko tym będą się zajmować. Finalnie przełoży się to na szukanie pieniędzy, których jednostka samorządu nie ma. Zwracamy również uwagę na fakt, że możliwość rekompensowania strat nawet w drodze wyłonienia podmiotu, który będzie te przewozy wykonywał, jeżeli będzie konkurencja, to na tzw. liniach złotych, gdzie jest możliwość osiągnięcia zysku, to nie będzie on obsługiwał linii deficytowych, a w związku z tym przewoźnik wyłoniony w drodze przetargu będzie miał, bo ma takie prawo zgodnie z ustawą, możliwość zwrócenia się o tę rekompensatę finansową w ramach tzw. godziwego zysku, który jest do tej działalności potrzebny.

Tyle w moim wystąpieniu, to jest istota i sedno sprawy. Jako Związek Powiatów Polskich, a powiat tucholski jest jego członkiem, uważamy, że do rozwiązania tych spraw jest potrzebne vacatio legis, czyli przesunięcie wykonania tej ustawy na dzień 1 stycznia 2018 r.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję bardzo, panie starosto. Kto z państwa jeszcze? Proszę, panie pośle.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Mam pytanie do pana reprezentującego PKP w sprawie nieruchomości. Czy spółka zamierza podjąć jakieś działania niekonwencjonalne, inne niż do tej pory, dlatego że stan rzeczy, jaki mamy, jest taki, że szczególnie na liniach lokalnych, w niewielkich miejscowościach stan przystanków kolejowych jest taki, że wstyd. Często centra tych małych miejscowości wyglądają ładnie, a stan przystanku linii kolejowych przypomina lata sześćdziesiąte. Często samorządy są skłonne przejąć te obiekty i doprowadzić je do takiego stanu, że gmina wstydzić się nie będzie, ale ze strony właściciela dostają ofertę sprzedaży za określoną kwotę. Tu się koło zamyka. Nie dość że gmina chce zainwestować środki w obiekt bardzo zniszczony, to aby się podjąć remontu, musi najpierw zapłacić za obiekt. Ceny są nierynkowe.

Wiem o tym, bo w województwie podkarpackim podjęliśmy trud, jako samorząd województwa, dokonania niekonwencjonalnych działań. Został utworzony wojewódzki fundusz kolejowy, na który złożyły się praktycznie wszystkie samorządy leżące na terenach, gdzie przebiega linia kolejowa. To były niewielkie kwoty, bo po 20 000 zł z każdej gminy, ale z tego powstał fundusz ponad milionowy. Za te pieniądze samorządy są gotowe podjąć niewielkie prace remontowe, bo nie chodzi o budowę nowych dworców czy linii kolejowych, chodzi o stworzenie parkingów, postawienie stojaków rowerowych, poprawę komunikacji do przystanku PKP. Chodzi o ułatwienie potencjalnym pasażerom, bo tych niestety jest teraz mało, korzystania z kolei, a nie korzystania z innych środków transportu.

Mam więc pytanie do pana prezesa, czy jest wola podjęcia innych działań, działań nowatorskich, niekonwencjonalnych, przekazywania za darmo takich obiektów, aby gminy mogły się podjąć inwestycji i pomóc w ten sposób przewoźnikowi kolejowemu?

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję bardzo. Proszę o odpowiedź przedstawiciela PKP.

Członek zarządu PKP SA Marek Michalski:

Tak, panie pośle, przygotowujemy, podejmujemy prace nad szerokim programem inwestycyjnym dotyczącym wszystkich dworców kolejowych w Polsce. PKP SA jest właścicielem tych dworców, co oczywiście państwo wiedzą. Zidentyfikowaliśmy nasze potrzeby, jeśli chodzi o inwestycje w skali całego kraju. Spośród 590 czynnych dworców wybraliśmy 464 dworce wymagające prac inwestycyjnych. Pracujemy teraz nad znalezieniem źródeł finansowania tego dużego programu inwestycyjnego. W pierwszej kolejności zamierzamy, a w zasadzie już sięgnęliśmy po środki z programów operacyjnych. Bardzo szybko uruchomiliśmy program inwestycyjny w ramach środków alokowanych z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Żeby oszczędzić czas, nie o to pytałem, bo rzeczywiście dworce przy magistralach są robione z pomocą środków europejskich. Chodzi mi o zupełnie inną skalę, o niewielkie obiekty, w których nie ma dzisiaj kompletnie nic, które stoją zabite deskami, a które mogą służyć potencjalnym pasażerom. O takie obiekty mi chodzi.

Członek zarządu PKP SA Marek Michalski:

Dlatego też chciałem panu posłowi kompleksowo powiedzieć, jak ten plan inwestycyjny wygląda. 464 dworce, których jesteśmy właścicielami, będą obejmowane programem inwestycyjnym. Szukamy również źródeł finansowania w programach regionalnych operacyjnych, ale oczywiście znam tę inicjatywę kolejowego funduszu. Chcemy z tej inicjatywy współpracy skorzystać i zastosować taką formułę współpracy w innych województwach. Wydaje mi się, że jest to bardzo dobry model działania. W takich przypadkach, o których pan poseł mówi, będziemy współpracować z samorządem. Założeniem naszym jest to, żeby przy szerokim finansowaniu ze środków europejskich, bo w przypadku Polski Wschodniej remont 10 dworców to 160 mln zł, ale w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko znaleźliśmy już 1,7 mld zł, które przeznaczymy na finansowanie dworców, remontować przede wszystkim dworce średnie i małe, a nawet przystanki, które zamierzamy zmodernizować. Chcemy również dostosować otoczenie dworców, zmienić je, tworząc otocznie przyjazne. Chcemy, aby przy okazji modernizacji były zapewnione parkingi, miejsca, w których potencjalni pasażerowie będą mogli zostawić rower. Chcemy współpracować z samorządami, żeby integrować dworce z siecią miejską.

Jesteśmy w takiej fazie projektu, że planujemy w Polsce Wschodniej zacząć projektowanie w sierpniu tego roku, żeby pierwsze dworce oddawać w 2018 r. To jest program inwestycyjny rozpisany na siedem lat. Chciałbym, aby ten program się skończył w 2023 r., tak jak kończy się perspektywa finansowania. Chciałbym, aby 464 obiekty dworcowe, w tym również małe, były zaopiekowane, były przebudowane, były tam poczynione odpowiednie inwestycje. Chodzi też o obiekty, o których pan poseł mówił.

Jeśli nie znajdziemy środków unijnych, planujemy znaleźć te pieniądze w budżecie państwa. Jeśli będzie taka potrzeba, a to jest dobra oferta, będziemy współpracować z samorządami, jeżeli będzie taka wola samorządów. Będziemy podpisywać porozumienia. Wiemy, że w ramach tego programu kolejowego na Podkarpaciu są zawarte porozumienia z samorządami, ale celem jest spojrzenie na infrastrukturę kolejową również z punktu widzenia pasażera. Chcemy, żeby pasażer z tego skorzystał, żeby dworce były dostosowane dla osób niepełnosprawnych, dla osób mających ograniczone możliwości poruszania się, dla osób z dziećmi, z bagażami, czyli chcemy w pełni zmodernizować dworce. Chcemy, żeby były to dworce zielone, pasywne energetycznie, czyli takie które będą przyciągały pasażera. Jeszcze raz powtórzę, że chcemy skorzystać z doświadczeń z województwa podkarpackiego.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się pan poseł, proszę.

Poseł Bogdan Latosiński (PiS) spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ustawa z 16 grudnia 2010 r. już z nazwy mówi o zrównoważonym transporcie publicznym. Przychylam się do opinii przedstawicieli NIK, czyli bardzo krytycznej jeśli chodzi o samorządy, które zmarnowały te 5,5 roku. Jeśli mowa jest o nieistniejących przystankach, to pytam, gdzie były przez ten czas samorządy? Przecież ustawa nakazuje istnienie od 2 lat bazy danych przystankowych.

Ustawa na pewno nie jest doskonała, jest do poprawki. Teraz nie ma wyjścia i trzeba ją przesunąć, bo w większości powiaty nie są przygotowane, nie mają planów, a wielkie rzesze ludzi stracą dotacje i prawo do ulg.

Jeżeli chodzi o kontrolę, chaos panujący w transporcie publicznym jest w Polsce wielki, słowo zrównoważony jest tu najważniejsze. Raport NIK pewnie to potwierdzi, że mamy XXI wiek, a w większości, bodajże w 90%, mamy niedostosowane pojazdy do przewozu osób niepełnosprawnych. Ustawa miała to częściowo uregulować, ale mija prawie 6 lat, a samorządy siedziały przez ten czas cicho. Znam to ze swojego podwórka, składałem interpelacje w sejmikach. Samorządy uważały, że jest jeszcze czas. Teraz tego

czasu nie ma, a dalej słyszę, że nie można przejechać z jednej gminy do drugiej. Gdzie są te porozumienia międzywojewódzkie? Stracono czas.

Moje pytanie do pana ministra – jakie cele sobie stawia ministerstwo? Wiemy, że musimy wdrożenie tej ustawy przesunąć, ale jaki kierunek obrano? Społeczeństwo oczekuje dobrego, zrównoważonego transportu publicznego. Chyba jest najwyższa pora, żeby w Polsce go wprowadzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Podam może definicję publicznego transportu zbiorowego: powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu. Do podstawowych środków transportu należą: w ruchu lądowym, szynowym – kolej, metro, tramwaj; w transporcie lądowym, kołowym – autobus, trolejbus; w transporcie na wodach śródlądowych i morskich – statek pasażerski, nie mówiąc już o transporcie powietrznym.

Pochodzę z małej miejscowości, z Chojnic. Witam kolegów z powiatu tucholskiego. Daleko nam jest do dużych miast wojewódzkich i to nie tylko w takich miastach jak Chojnice czy Tuchola. Jesteśmy za zrównoważonym rozwojem, a jaki transport mamy? W zasadzie tylko kołowy, autobus. Pewnie jest to niedoskonałe, bo brak środków na przewóz pasażerski, jak mówią samorządy. Nie zgodziłbym się z tym do końca, bo samorządy nie chcą dostrzegać tego pasażera, który jest najważniejszy. Musimy sobie zdać sprawę z tego, że najważniejszy jest pasażer.

Teraz kilka słów o ruchu kolejowym. W tych małych miejscowościach, gdzie powinien być zrównoważony rozwój, za co odpowiedzialny jest marszałek województwa, likwidowało się i likwiduje się drogi kolejowe, połączenia kolejowe ze względu na brak rentowności, a po ich likwidacji rozbiera się szyny, przeznaczając na ścieżki rowerowe.

Patrząc na pasażera, jaki on ma dostęp do środków transportu publicznego? Musi mieć własny samochód. Podam przykład linii kolejowej Chojnice-Nakło, leżącej w dwóch województwach – pomorskim i kujawsko-pomorskim. Tej linii już dawno nie ma. Człowiek pracujący za 2000 zł dojeżdża własnym samochodem. Więc gdzie mówimy o publicznym transporcie? Proszę zajrzeć daleko, do tych małych miejscowości, wszak cały czas mówimy o zrównoważonym rozwoju. Mam pretensję, że w latach ubiegłych nie tylko stanęliśmy w miejscu, ale wręcz się cofnęliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję. Proszę o odpowiedź przedstawiciela PKP i pana ministra.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Padło pytanie dotyczące celów, jakie stawia sobie rząd w budowaniu systemu komunikacji zbiorowej. Otóż celem najważniejszym jest spójność komunikacyjna Polski, czyli możliwość dostępu obywateli, możliwość przemieszczania się obywateli wewnątrz terytorium Rzeczypospolitej i oczywiście również poza granice. Mamy dziś rzeczywistość, którą zastaliśmy, która jest powszechnie kontestowana, jeśli chodzi o transport zbiorowy. Wszystkie wcześniejsze wypowiedzi, przedstawiciela NIK, panów posłów, przedstawiciela Związku Powiatów Polskich i pana starosty tucholskiego pokazują jednoznacznie, że obecny stan wymaga gruntownej zmiany, bo nie jest zapewniona spójność komunikacyjna, bo dostępność części obszarów Polski jest po prostu dramatycznie zła, jeśli chodzi o transport zbiorowy. To dotyczy też zamykania w ostatnich latach licznych linii kolejowych, likwidacji połączeń i wszystkich problemów dotyczących transportu autobusowego, kołowego.

Jest tu bardzo ważny wątek, który nie może nam umknąć, chodzi o ujemną rentowność firm transportowych. Te firmy wożą w 90% ludzi z małych miejscowości do dużych miast, a są nierentowne. Jest pytanie, za co żyją? Po prostu dekapitalizuje się sprzęt, są problemy pracownicze. To wszystko zaraz wychodzi. Toczona jest wojna na przystankach, podjeżdżanie, walka o klienta, o każdą minutę powodują, że między przewoźnikami sytuacje są nie do przyjęcia. Nie możemy tego akceptować. Dzieje się to przy

założeniu, że rynek wszystko wyreguluje i jest możliwe zbudowanie modelu, w którym regulator będzie tak naprawdę notariuszem, w którym przewoźnik przychodzi i mówi, że będzie jeździł odtąd dotąd, a regulator mówi: dobrze. Ten system doprowadził do tego, że musimy do sprawy podejść bardzo gruntownie, musimy przemyśleć głębokie zmiany.

W Senacie jest projekt, który mówi o wydłużeniu vacatio legis, o przesunięciu wejścia w życie tej części ustawy o rok. Wiem, że do Senatu wpłynął projekt z szerszym zakresem zmian. Jest też projekt poselski. Myślę, że musimy uzgodnić sposób procedowania nad tymi projektami, bo dotyczą tej samej ustawy i chodzi o to, abyśmy nie walczyli między izbami, lecz stworzyli taką ścieżkę działania, aby podejść do tej ustawy w sposób najbardziej racjonalny, który zapewni rozwiązania najbardziej racjonalne, czyli zapewnienie spójności komunikacyjnej, zapewnienie dostępności i stopnia regulacji, który jest niezbędny, żeby system komunikacyjno-transportowy mógł funkcjonować. Niezmiernie istotne są sprawy dotyczące funkcji regulatorów, funkcji samorządów. W teorii zarządzania, jeśli jakiś obszar jest regulowany przez kilkuset regulatorów, są poważne problemy, są one nieuchronne. Musimy więc pomyśleć, jak te problemy rozwiązywać. Ta praca przed nami, myślę, że będzie intensywna, ale zakończy się znalezieniem rozwiązań, które przynajmniej część z problemów rozwiążą.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję, panie ministrze. Czy są jeszcze jakieś pytania? Proszę bardzo.

Wiceprezes PIGTiS Franciszek Kowaluk:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, jestem wiceprezesem Izby, ale jednocześnie chciałem się wypowiedzieć od strony praktycznej jako przedsiębiorca, czyli szef małego PKS w najmniejszej miejscowości polskiej z funkcjonującym PKS-em. Tematem dzisiejszego posiedzenia jest informacja o sytuacji transportu publicznego. Tym tematem zajmowaliśmy się, bo narzędzia do organizacji transportu publicznego samorządy dostały w postaci ustawy z 16 grudnia 2010 r. Odbyły się trzy posiedzenia Komisji Infrastruktury, w tym jedno wspólne z Komisją Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej 3 grudnia 2014 r. Pierwsze posiedzenie było 15 grudnia 2010 r., czyli w przeddzień uchwalenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a następne 29 marca 2012 r. Trudno się nie zgodzić z raportem NIK czy ze stanowiskiem posła Latosińskiego, że przespano temat, że nic nie robiono. Większość samorządów nie garnęła się do tego, żeby być organizatorem, choć narzędzia dostały. Teraz nasz parlament chce dać nagrodę tym opieszałym. Nie mogę tego zrozumieć.

Chcę podkreślić, że jest 100 samorządów, które opracowały plany transportowe, a nawet 24 starostwa, które nie musiały, opracowały takie plany transportowe, m.in. starosta powiatu łosickiego, z którego jestem. Wymagało to dużo wysiłku. Ponad 2/3 samorządów ogłosiło w biuletynie dziennika urzędowego Unii Europejskiej z rocznym wyprzedzeniem zamiar udzielenia zamówienia publicznego w tym zakresie. A w tej chwili procedowane jest vacatio legis, bo – jak podano w uzasadnieniu stanowiska ministerstwa – NIK oceniła, że jest niedostateczne przygotowanie do funkcji organizatora przez jednostki samorządu. Nie przez wszystkie, jak wspomniałem.

Mówi się, że brak jest dopłat do sprzedanych biletów. Nieprawda, dopłaty będą, ale u tych zorganizowanych, u operatorów. Mówi się, że brak prawa wyłącznego. Proszę państwa, pomiędzy 10 a 16 grudnia to Senat wykreślił w art. 20 prawo wyłączne, którego możliwość dawało rozporządzenie unijne w art. 1 ust. 1. Jest tu pan ze Związku Powiatów Polskich. Co robiły przez ten czas samorządy, przez te 63 miesiące, bo ustawa weszła w życie 1 marca 2011 r., aby przywrócić to prawo wyłączne? Nic nie zrobiły. Dopiero teraz się obudziły, że nie ma prawa wyłącznego. Prawo wyłączne to przyznanie operatorowi wyłączności na określonej trasie w zamian za wykonywanie kursów na tej trasie, na ogół kursów nierentownych.

Proszę państwa, mówię dosyć emocjonalnie, ale ustawa o samorządzie gminnym, ustawa o samorządzie powiatowym mówią o zadaniach własnych, a nawet ustawa o systemie oświaty mówi o opiece nad uczniami przewożonymi. Podejrzewam, że komunikacja międzymiastowa jest świadomie traktowana, również odgórnie, tak żeby upadła. I rzeczywiście ona upada. Komunikacja miejska i kolejowa mają się dobrze, są wspo-

magane w 60-80%. Komunikacja międzymiastowa nie jest wspomagana, nie może być wspomagana ze środków unijnych, nawet gdyby beneficjentem miał być samorząd, jako organizator. To też jest dziwne, bo w innych krajach jest ona wspomagana. W 80% komunikacja kolejowa i miejska są wspomagane również w zakresie taboru. Przewoźnicy wykonujący te przewozy, także dla ludzi ubogich i młodzieży szkolnej, nie mają prawa takiego dofinansowania i przez to średni wiek taboru to ponad 20 lat.

Proponowałbym, panie ministrze, żeby po tych latach, po 63 miesiącach pochylić się i zmienić tę ustawę, bo ona nie jest doskonała i wymaga poprawek. Nasza Izba zgłosiła do pana ministra konkretny wniosek, konkretne propozycje do tej ustawy w dniu 4 maja. Podobnie do ustawy o ulgach, bo np. studenci mają 51% ustawowego prawa do ulgi na kolei, a w przewozach kołowych już nie mają, a koleją wszędzie nie dojadą. Trzeba poprawić tę ustawę, ale po co dodatkowe vacatio legis? Niech będzie ona wdrażana, tak jak jest wdrażana przez 2/3 samorządów, a opieszali starostowie niech się tłumaczą przed społeczeństwem, dlaczego nie ma operatora, dlaczego niektórzy utracili prawo do ulg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy chce pan odpowiedzieć na to pytanie?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Proszę państwa, to są przede wszystkim pytania do samorządów, a raczej ocena tego, co się udało, a co się nie udało władzom samorządowym na poszczególnych szczeblach w zakresie transportu zbiorowego i organizacji. Trudno mi komentować i oceniać działalność samorządu, nie czuje się do tego upoważniony. Najwyższa Izba Kontroli przedstawiła w tym zakresie raport. Natomiast rozpoczyna się dyskusja na temat zmiany ustawy, więc jest to właściwy moment i dziękuję za te poprawki. Na pewno będą brane pod uwagę i w trakcie obrad Komisji będziemy na ten temat dyskutowali, tu będziemy szukali konkretnych rozwiązań problemów, o których mówimy.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz'15):

Dziękuję. Czy są inne pytania? Jeżeli nie ma, zamykam dyskusję. Jednocześnie zamykam posiedzenie, informując, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie do wglądu w sekretariatach Komisji. Dziękuję wszystkim za przybycie.